एनएच-1 के 50.00 से 130.00 कि०मी० तक 80 कि०मी० लम्बे मुरथल करनाल खण्ड को चार लेन का बनाने के लिए मार्च 1986 में मंजूरी दी गई थी।

(ग) यद्यपि कार्य 1987 में शुरु हो गया था लेकिन ठेके संबंधी विभिन्न समस्याओं के कारण कार्य की प्रगति धीमी रही। एक खण्ड में मूल ठेकेदार को हटाना पड़ा था और नए टेंडर आमंत्रित करने के बाद पुनः ठेका दिया गया था। दूसरे मामले में मूल संयुक्त उद्यम फर्म जो टूट गई थी, के एक संघटक के साथ लम्बी बातचीत के बाद एक पूरक ठेके पर हस्ताक्षर किए गए थे।

(घ) संशोधित शिड्यूल के अनुसार काम पहले ही शुरु हो गया है और इसके दिसम्बर, 1995 के अन्त तक पूरा हो जाने की सम्भावना है। संपूर्ण कार्य पर लगभग 53.5 करोड़ रुपए की लागत आने की संभावना है।

## गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण

449. **श्री ईश्वर दत्त यादव:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का कार्य विभिन्न पंचवर्षीय योजनाओं में निर्धारित लक्ष्य के अनुसार पूरा नहीं हुआ है;

(ख) यदि हां, तो सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गये थे तथा कितने लक्ष्यों को प्राप्त कर लिया गया था; और

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए निर्धारित किए गए लक्ष्य की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किये गये हैं?

**जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर):** (क) जी, नहीं। योजना आकार, निधियों की उपलब्धता, सकल प्राथमिकताओं इत्यादि के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास कार्य विभिन्न योजना अवधियों में शुरु किए जा रहे हैं।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना (1985-90) के दौरान गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्गों की विकास परियोजनाओं के लिए संस्वीकृति हेतु 203.40 करोड़ रुपए की राशि उपलब्ध कराई गई थी जबकि वास्तव में 246.47 करोड़ रुपए की संस्वीकृति प्रदान की गई थी। इसी अवधि के दौरान देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए उपलब्ध सकल निधियों में से गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यों के लिए 124.75 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया और इसके विपरीत 127.28 करोड़ का व्यय किया गया।

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना के कार्यान्वयन के लिए अभी तक कोई विशेष उपाय नहीं किए गए हैं।

## केन्द्रीय सड़क निधि में वृद्धि

450. **चौधरी हरमोहन सिंह:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सड़क निधि में संशोधित प्राक्कलनों के अनुरूप वृद्धि नहीं की गई है;

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) केन्द्रीय सड़क निधि में कब तक वृद्धि की जाएगी?

**जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर):** (क) और (ख) जी, हां। बजटगत प्रतिबंधों के कारण, दिनांक 13.5.1988 को संसद द्वारा पारित संशोधित संकल्प के अनुसरण में केन्द्रीय सड़क निधि में अभी वास्तविक वृद्धि नहीं हुई है।

(ग) इस समय यह कहना कठिन है कि इसमें कब तक वृद्धि होगी।

## दिल्ली में निजी क्षेत्र के अन्तर्गत बसों का चलाया जाना

451. **श्रीमती सुषमा स्वराज:** क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने दिल्ली में निजी क्षेत्र के अन्तर्गत बसें चलाने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना के अन्तर्गत कितनी बसें चलाए जाने का विचार है;

(ग) क्या सरकार को दिल्ली में वाहनों की संख्या में हुई अचानक वृद्धि के कारण सड़क सुरक्षा के लिए उत्पन्न खतरों की जानकारी है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में कौन-कौन से उपचारी कदम उठाये गये हैं?

**जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर):** (क) दिल्ली में किसी रूट अथवा क्षेत्र का राष्ट्रीयकरण नहीं किया गया है। प्राइवेट सेक्टर दिल्ली में बसों का प्रचालन करता रहा है और भविष्य में भी ऐसा करता रहेगा।

(ख) दिल्ली में निजी प्रचालकों के लिए स्टेज कैरिज परमिटों की स्कीम के अंतर्गत राज्य परिवहन प्राधिकरण दिल्ली ने निजी प्रचालकों को 3000 स्टेज कैरिज परमिट देने का निर्णय लिया है। 19.11.1992 को